DIA DO AVIADOR
23 DE OUTUBRO
o verde-oliva
Gabinete do Ministro do Exército
Assessoria de Relações Públicas
Brasília, outubro de 1977 — N.º 20

AS PRIMEIRAS ATIVIDADES AERONÁUTICAS NO BRASIL

As primeiras atividades aeronáuticas de militares brasileiros ocorreram em 1867, durante a Guerra da Tríplice Aliança. Foram realizadas através dos balões de observação, que substituíram, com grande vantagem, particularmente nos terrenos planos de Humaitá e Curupaiti, os célebres "mangrulhos", observatórios precários, de madeira, com alturas não superiores a 15 metros.

O gás utilizado naqueles balões era o hidrogênio, fabricado através de uma mistura de ácido sulfúrico com limalha de ferro.

Diz-nos o Ten. Brig. Nelson Freire Lavenère-Wanderley, em sua obra "História da Força Aérea Brasileira", que foram realizadas vinte ascensões com um dos dois balões existentes, exatamente o menor deles. Dessas 20 ascensões, 12 ocorreram antes do início da ofensiva planejada por Caxias, quando a busca de informações sobre o inimigo e o terreno se fazia mais necessária.

Ainda de acordo com o historiador citado, "Os oficiais do Exército Brasileiro que subiram, como observadores aéreos, no balão da Guerra do Paraguai, foram os primeiros militares brasileiros a exercerem atividades aeronáuticas; escreveram eles o primeiro capítulo da história da Aeronáutica Militar Brasileira, daí o interesse que as suas pessoas merecem".

É lícito que, neste 23 de outubro, quando o Brasil inteiro comemora o êxito alcançado no início do século por um patrício nosso, Alberto Santos Dumont, fazendo voar o mais pesado que o ar, rendamos homenagens àqueles militares, também brasileiros, que cerca de 40 anos antes cumpriram missões de guerra ascendendo em balões rústicos e inseguros. Foram eles: o Major de Estado-Maior Francisco Cezar da Silva Amaral, primeiro militar brasileiro a cumprir missão a bordo de um balão; 1.º Tenente Manuel Peixoto Cursino do Amarante; Capitão de Engenharia Conrado Jacob de Niemeyer, e, finalmente, o Capitão Antônio de Sena Madureira.

A PRIMEIRA VÍTIMA DA AERONÁUTICA MILITAR NO BRASIL

A primeira vítima militar da Aeronáutica no Brasil foi o Tenente de Cavalaria Juventino Fernandes da Fonseca, mandado à França, pelo Exército, para realizar curso de aerostação e adquirir os balões e o material necessário à montagem de um Parque no Brasil.

Cumprida a missão, o Tenente Juventino voltou ao Brasil trazendo o material adquirido. No subúrbio de Realengo, no Rio de Janeiro, ao lado da Escola de Artilharia e Engenharia — mais tarde Escola Militar — existia um hangar que foi utilizado para guardar os balões. Deste local, no dia 20 de maio de 1908, mais ou menos às 11 horas da manhã, o Tenente Juventino deveria fazer uma demonstração para um grande e seleto público. O balão ascenderia inicialmente como balão cativo, até cerca de 200 metros. Posteriormente seria solto e circularia pelos céus do Rio de Janeiro.

Tudo pronto, o piloto manda largar. O balão vai ganhando altura, 20, 50, 80 metros. De repente, o cabo que o mantinha cativo arrebenta-se e o balão sobe rapidamente, atingindo, segundo estimativas, uma altura de cerca de mil metros. O vento leva-o para os lados da Serra do Barata.

De um momento para o outro o balão murcha e começa a cair vertiginosamente.

O jovem tenente teve morte instantânea.

ATITUDE DE IRMÃOS

Após a inauguração do Mausoléu dos Aviadores, ocorrida em 1943, no Cemitério de São João Batista, no Rio de Janeiro, os companheiros da Força Aérea Brasileira, em atitude verdadeiramente digna de irmãos, trasladaram para lá os restos mortais do inditoso cavalariano.

O PRECURSOR DA INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

Foi nos anos de 1917 e 1918 que o alagoano MARCOS EVANGELISTA DA COSTA VILLELA JÚNIOR, Capitão do Exército, vencendo dificuldades de toda ordem, construiu, no Rio de Janeiro, dois aviões, com matéria-prima nacional, aos quais deu os nomes de ARIBU e de ALAGOAS. Este último realizou inúmeros vôos de demonstração, despertando grande entusiasmo e euforia das autoridades, por se tratar de aparelho de fabricação nacional.

Euforia idêntica já havia dominado os cariocas cinco anos antes, quando D. João Alvear deu por terminada a construção do primeiro aeroplano brasileiro, o "ALVEAR", que, algum tempo depois, se espatifou no solo do campo do Derby Club (local do atual Maracanã) durante uma demonstração.

A estrutura do aparelho de Villela era toda em madeira (gameleira e jenipapo). Para cobri-la, ao invés do linho e da seda utilizados em várias partes do mundo, foi empregado tecido de algodão, confeccionado especialmente na fábrica existente em Deodoro. O sucesso foi tanto, que a fábrica mandou colocar o tecido na Exposição de Buenos Aires, em 1918, onde recebeu a Medalha de Ouro.

Em Boletim do Exército, o Ministro da Guerra elogiou o Cap. Villela, bem como o 1.° Tenente RAUL VIEIRA DE MELLO, seu piloto de provas.

Diz-nos a História que em 1927, quando da criação da Arma de Aviação, o então Maj. Villela foi o oficial mais graduado a optar pela nova Arma e manteve essa posição até 1933, ao ser transferido para a reserva no posto de General-de-Brigada.

FAB E
DE MÃOS DADA

Criado em 1931, como Serviço Postal Aéreo Militar, o Correio Aéreo Militar (CAM) estava destinado a ser o grande propulsor do desenvolvimento da Aviação Militar do Brasil, um dos fatores de integração nacional.

Nascido da inspiração e do idealismo de um grupo de jovens oficiais, entre eles, EDUARDO GOMES e CASEMIRO MONTENEGRO, o CAM prontamente recebeu o apoio forte e decidido do General JOSÉ FERNANDES LEITE DE CASTRO, então Ministro da Guerra.

"Mais forte que a idéia de um grupo de oficiais, mais importante que o apoio oficial, era a ânsia incontida dos jovens aviadores militares de se libertarem do cilindro teórico, de raio de 10 km em torno do Campo dos Afonsos.

O mérito do CAM foi o de canalizar energias e dar-lhes uma finalidade útil; foi o de proporcionar uma missão, de alto interesse nacional, aos aviadores militares brasileiros, cheios de entusiasmo para descobrirem, aeronauticamente, o Brasil interior"." (História da FAB, Ten. Brig. N. F. Lavenère-Wanderley).

A primeira linha estabelecida foi a de São Paulo, com a freqüência de três vôos por semana. Constituía o prelúdio da grande obra que haveria de se seguir. Em seguida surgiu a linha de Goiás — região quase completamente isolada do restante do País — com freqüência de um vôo semanal.

Com a chegada ao Brasil de aviões novos, os WACO C.S.O., as rotas do CAM começaram a se expandir. Inicialmente, para Mato Grosso, até Campo Grande; logo a seguir, para Curitiba; finalmente, em 1933, surgiu a Linha do São Francisco, ligando o Rio de Janeiro à capital cearense, através do interior de Minas Gerais, Bahia, Pernambuco e Ceará. Durante esses anos "os aviadores militares, ao mesmo tempo que consolidavam a sua experiência, passavam a ficar conhecendo, de primeira mão, as angustiantes realidades do interior do Brasil".

Novas linhas foram sendo criadas para o Sul, para o Oeste e também para o Norte. Belém, a porta de entrada da Amazônia, foi alcançada em meados de 1935. Tinham início, assim, as atividades do CAM naquela imensa área, onde o transporte aéreo haveria de desempenhar um relevante papel.

Seis anos após a sua criação, em 1937, o CAM atingiu o primeiro ponto fronteiriço da Amazônia: a Colônia Militar do Oiapoque, em Clevelândia, extremo Norte do Território Federal do Amapá, na margem direita do Rio Oiapoque, fronteira com a Guiana Francesa.

Aos companheiros do Exército lá destacados, os aviadores, também militares do Exército, levaram, através dos pioneiros da nova linha, Capitão RUY PRESSER BELLO e Tenente JOLEO DA VEIGA CABRAL, um novo alento e muitas esperanças. Até então, a ligação daquela Unidade Militar com o Comando da 8.ª Região Militar, em Belém, PA, somente se fazia por meio de navios que, navegando ao longo de todo o litoral do Amapá, penetravam no Oiapoque, subindo-o até Clevelândia. Eram dias, às vezes semanas, de viagem perigosa e desconfortável.

ÉRCITO
S NA AMAZÔNIA

Em 1947, a Amazônia Ocidental foi também alcançada pelas asas da Aeronáutica, agora já como Força Aérea Brasileira (FAB) e Correio Aéreo Nacional (CAN), denominação esta que até hoje permanece. Era a Linha do Acre, que além de Rio Branco, também ligava ao Rio de Janeiro as localidades fronteiriças de Forte Príncipe da Beira, Guajará-Mirim, Porto Velho, Brasiléia, Tarauacá e Cruzeiro do Sul, quase todas guarnições militares do Exército.

Antes da FAB, tais localidades somente mantinham contatos com o restante do Brasil pela navegação fluvial, através de Manaus.

Para que se tenha uma idéia aproximada do isolamento daquela região basta dizer-se que hoje, em 1977, um barco a motor para ir de Manaus a Cruzeiro do Sul, subindo os Rios Solimões e Juruá, gasta cerca de 40 (quarenta) dias de viagem, quando o nível das águas do Juruá permite a navegação. São 2.395 milhas marítimas, distância igual a que separa o porto da cidade de Rio Grande (RS), do porto de Fortaleza (CE), por via marítima.

Até 1947, portanto, a Força Aérea somente havia atingido a Amazônia nas suas extremidades oriental e ocidental. O centro continuava intocado.

Com a transferência dos aviões CATALINAS, de patrulha anti-submarino, da Base Aérea do Galeão para a Base Aérea de Val-de-Cães, em Belém, PA, foram iniciadas as linhas do CAN ao longo das calhas dos principais rios da região. Assim, as Unidades de Fronteira do Exército começaram a receber a assistência semanal da FAB, o mesmo acontecendo com as populações civis que, à sombra dos pequenos aquartelamentos fronteiriços, começaram a se aglutinar, formando povoados e vilas. Algumas delas hoje são maiores e têm mais recursos do que muitas das cidades tradicionais do interior da Amazônia.

Desta forma, a FAB chegou à localidades e guarnições como Cucuí, no alto Rio Negro; Iauaretê, no Rio Uaupés; São Gabriel da Cachoeira ou Uaupés, no Rio Negro; Japurá ou Vila Bittencourt, no Rio Japurá, próxima da povoação colombiana de La Pedrera; Ipiranga, no Rio Içá, quase vizinha de Tarapacá, colombiana; Tabatinga, junto a Letícia, no vértice sul do trapézio amazônico da Colômbia; Estirão do Equador, na margem direita do Javary, fronteira com o Peru; e Palmeiras, no Alto Javary, também fronteira com o Peru.

Atualmente são mais de 85 as localidades da Amazônia que recebem o apoio da FAB, através das aeronaves C-47 e CA-10 do 1.º Esquadrão de Transporte Aéreo, muitas surgidas em virtude da presença dos aviões do CAN.

O Exército, presença constante naquela fronteira conhece a importância do trabalho que há muito vem sendo realizado pelos companheiros da Força Aérea, papel pioneiro "na busca da interligação, aspecto fundamental na consolidação da unidade nacional".

O ENSINO NA FORÇA AÉREA

UM POUCO DE HISTÓRIA

Com a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941, a Escola de Aviação Militar, que formava os pilotos do Exército e a Escola de Aviação Naval, formadora dos pilotos da Marinha de Guerra, foram extintas. Para substituí-las, foi criada a Escola de Aeronáutica, no tradicional Campo dos Afonsos.

A guerra, que desde 1939 vinha devastando a Europa, e a crescente possibilidade do Brasil dela participar, forçavam uma aceleração no ritmo de recrutamento e formação de pessoal em todos os setores das atividades aeronáuticas.

Simultaneamente com a Escola de Aeronáutica, dedicada à formação de oficiais aviadores, foi criada, também, a Escola de Especialistas, na Ponta do Galeão, aproveitando-se as instalações da antiga Escola de Aviação Naval. Essa Escola se destinava à formação de Sargentos das diversas especialidades exigidas pela aviação daquela época.

Entretanto, com o rapido desenvolvimento da Arma Aérea provocado pela Segunda Guerra Mundial, inúmeras outras especialidades surgiram e a Escola de Especialistas do Galeão não teve condições de atendê-las.

Foi, então, instalada em São Paulo uma Escola Técnica de Aviação, destinada à formação das novas especialidades.

Em 1950 as duas Escolas de Especialistas fundiram-se em uma única, a Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAER), na cidade paulista de Guaratinguetá.

Estava, assim, montada a infra-estrutura para a formação de pessoal destinado à Força Aérea Brasileira.

Em 23 de outubro de 1971 a tradicional Escola de Aeronáutica deixou, definitivamente, as instalações do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, transferindo-se, já com o nome de Academia da Força Aérea, para a cidade paulista de Pirassununga.

FORMAÇÃO DO OFICIAL

A formação do Oficial Aviador ou do Oficial Intendente da Aeronáutica pode começar na Escola Preparatória de Cadetes da Aeronáutica (EPCAR), em Barbacena, MG, ou diretamente na Academia da Força Aérea (AFA), em Pirassununga, SP. A primeira, destina-se aos jovens que tenham no máximo 18 anos de idade, estejam cursando ou já tenham concluído a 8.ª série. A duração do curso da EPCAR é de três anos, equivalentes ao 2.º grau, após os quais o jovem ingressa na AFA, na honrosa condição de Cadete do Ar.

A segunda, isto é, a Academia da Força Aérea, recebe os jovens oriundos da EPCAR e os civis, com idade até 22 anos, mediante concurso. O curso, de nível superior, tem a duração de quatro anos, ao término dos quais o Cadete do Ar é declarado Aspirante-a-Oficial-Aviador ou Aspirante-a-Oficial-Intendente da Aeronáutica.

O currículo da AFA proporciona ao Cadete um profundo conhecimento das ciências físicas e matemáticas, além de ampla cultura humana.

A instrução de vôo é realizada em modernos aviões de treinamento, paralelamente ao ensino acadêmico. Ela visa ao aprendizado das técnicas de pilotagem, tanto no vôo visual como no vôo por instrumentos.

Concluído o curso da AFA o Aspirante-a-Oficial-Aviador vai para o Centro de Aplicações Técnicas e Recompletamento de Equipagens (CATRE), em Natal, RN, onde receberá a instrução tática básica da Força Aérea. Terminado esse curso o Oficial é classificado em uma das diversas Unidades da FAB existentes em todo o Brasil.

Alguns anos após, já como capitães, retornam obrigatoriamente aos bancos escolares para os cursos de aperfeiçoamento — Tática Aérea, para os Aviadores, de Aperfeiçoamento de Oficiais, para os Intendentes.

Mais tarde, entretanto, muitos retornarão à vida de alunos, já como oficiais superiores. É a vez da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), o estabelecimento de ensino de mais alto nível da Força Aérea. É nela que o oficial é preparado para exercer as funções de Estado-Maior, de Chefia, de Comandante de Unidade e de Direção de Serviços (para os Intendentes).

Para o oficial-aviador, todavia, após o curso de Comando e Estado-Maior existe um outro, que o habilita ao generalato. É o Curso Superior de Comando, onde é aprimorada a capacidade de comandar e de decidir em alto escalão.

Só então, o oficial-aviador está apto a galgar os mais altos postos da hierarquia da Força Aérea.

A par dessas escolas, a Força Aérea mantém em Curitiba, PR, a Escola de Formação de Oficiais Especialistas, onde são matriculados, mediante concurso de admissão, sargentos formados pela Escola de Especialistas (Guaratinguetá, SP) com experiência comprovada e atendidas determinadas condições.

É esse estabelecimento de ensino o responsável pela formação dos técnicos em aviões, comunicações, controle de tráfego aéreo, armamento, fotografia, meteorologia, administração e infantaria de guarda.

FORMAÇÃO DO SARGENTO

A formação dos graduados da Aeronáutica é feita na Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAER), instalada na cidade de Guaratinguetá, em São Paulo.

O curso tem a duração de dois anos e a ele poderão se candidatar jovens de 16 a 23 anos de idade que tenham concluído a 8.ª série. Findos os dois anos, o aluno aprovado é promovido a 3.º Sargento Especialista da Ativa da Força Aérea Brasileira.

A EEAER é conhecida e reconhecida pela excelente qualificação dos técnicos que forma.

OUTROS

Além das escolas já citadas, a Força Aérea Brasileira mantém mais os seguintes cursos:

— Curso de Especialização de Saúde da Aeronáutica, CESA, que funciona no Centro de Especialização de Saúde, instalado em dependências da antiga Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos. Neste Centro os médicos, farmacêuticos e dentistas recebem instrução militar, se adaptam à carreira militar e se especializam em Medicina de Aviação.

Os candidatos deverão ter, no máximo, 33 anos de idade e diploma de faculdade oficial ou reconhecida pelo Governo. A duração do curso é de seis meses, durante os quais o aluno possui a condição de 1.º Tenente.

— Estágio de Adaptação de Oficiais Engenheiros da Aeronáutica. Esse curso, cuja duração é de seis meses e que funciona no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, recebe engenheiros diplomados que tenham, no máximo, 33 anos. Além da instrução militar, o curso familiariza o engenheiro com as técnicas, os métodos e processos em vigor no Sistema de Engenharia da Aeronáutica, objetivando a sua preparação para o desempenho das funções militares.

A CIÊNCIA E A PESQUISA NA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

As maiores conquistas técnicas e científicas da humanidade têm sido, de um modo geral, alcançadas através dos grandes conflitos. Em outras palavras, as guerras sempre foram as responsáveis pelos avanços científicos e tecnológicos do mundo, apesar dos aspectos negativos que acarretam para os povos.

A Segunda Grande Guerra não fugiu à regra. Para determinados setores trouxe progressos verdadeiramente incríveis. É o caso da Aviação, cujo desenvolvimento, a partir da segunda metade da década de trinta, foi realmente notável.

A rapidez com que esse desenvolvimento ocorria alertou as autoridades da Força Aérea Brasileira para a necessidade da existência de um órgão que, dando ao Brasil uma infra-estrutura técnica do mais alto nível, acompanhasse os avanços da tecnologia aeronáutica.

Desta forma, em 1946, surgiu o Centro Técnico da Aeronáutica, atual Centro Técnico Aeroespacial (CTA), em São José dos Campos, SP. Juntamente com ele, foi criado o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), localizado na mesma cidade.

O ITA, internacionalmente conhecido, destina-se à formação de pessoal nos campos técnico e científico, ministrando ensino superior nos setores da Ciência e Tecnologia, bem como a extensão universitária, a pesquisa básica e a pós-graduação nos níveis de mestrado e doutorado (PhD).

O ingresso naquele Instituto é feito mediante concurso. O candidato deverá ter concluído o 2.º grau ou estar cursando a sua última série e possuir, no máximo, 24 anos de idade. Após o curso, cuja duração é de cinco anos, o aluno é declarado Aspirante-a-Oficial Engenheiro da Reserva da Força Aérea.

Em seus 30 anos de existência o ITA diplomou mais de dois mil engenheiros, civis e militares, das especialidades de Eletrônica, Mecânica e Aeronaves, uma respeitável força de trabalho posta a serviço não só da indústria aeronáutica, mas de todos os setores de produção do Brasil. É importante destacar que a FAB absorve apenas 15% dos diplomados. Os demais são disputados pelo mercado de trabalho nacional e até internacional.

Além do ITA, o Centro Técnico Aeroespacial possui mais os seguintes Institutos:

— de Pesquisa e Desenvolvimento (IPD), que realiza pesquisas e desenvolvimento com o material aeronáutico, compreendendo aronaves, motores, eletrônica, equipamentos de navegação, metalurgia, plásticos, propelentes, foguetes, etc;

— de Atividades Espaciais (IAE), cujos trabalhos de pesquisas e desenvolvimento visam, especificamente, ao meio em que se desenvolvem as atividades aeroespaciais; e, finalmente,

— o de Fomento e Coordenação Industrial (IFI), cuja finalidade é fazer a transferência para a indústria civil das tecnologias e dos processos obtidos através dos demais Institutos.

Vários têm sido os projetos de desenvolvimento realizados pelo IPD e pelo IAE, já industrializados e em uso na FAB. Entre eles, os de aeronaves (Bandeirante, por exemplo), eletrônica e equipamentos de navegação. Todavia, merecem destaque especial os referentes ao campo aeroespacial, abrangendo foguetes, para fins científico e bélico, e os propelentes sólidos.

Foi o CTA que projetou e aperfeiçoou o foguete SONDA III, de dois estágios, a propelente sólido, e que é capaz de elevar uma carga útil de 50 kg a 500 km de altura. Esses foguetes são lançados do Campo de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno, em Natal, RN, o primeiro do gênero na América do Sul.

No momento está em fase final de testes um radar meteorológico de solo (projeto microondas), cujo projeto de transferência para a indústria civil será iniciado ainda este ano. É um produto de elevado custo unitário e alta densidade tecnológica.

Um outro projeto em evidência é o da utilização do álcool, como combustível, em substituição à gasolina.

O CTA está voltado para o problema e em breve uma empresa de ônibus de São José dos Campos utilizará apenas álcool em sua frota de veículos.

COMARA

COMISSÃO DE AEROPORTOS DA REGIÃO AMAZÔNICA

TIRIOS — PA

A Amazônia, pela sua vastidão — cerca de 50% do território nacional — tem, no transporte aéreo, um dos principais elos de ligação não só dentro da região como também com os centros mais adiantados do País.

O avião, atingindo os pontos mais remotos daquela vasta área e possibilitando ligações rápidas e eficientes, se constitui em um dos fatores do progresso que, desde algum tempo, ali se vem verificando.

Todavia, para que o avião pudesse desenvolver tamanhas atividades na Amazônia, houve necessidade da implantação de toda uma infra-estrutura que lhe proporcionasse a indispensável segurança, considerando-se, particularmente, as características da região.

Coube à pouco conhecida Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA), órgão do Ministério da Aeronáutica, com sede em Belém, PA, a missão de instalar essa infra-estrutura naquilo que ela tem, talvez, de mais importante: os campos de pouso e aeroportos.

Apesar das grandes dificuldades que enfrenta, como o transporte de máquinas e de material de construção para pontos distantes e pouco conhecidos, a carência de pedra em quase toda a região, a falta de mão-de-obra qualificada, o regime das águas de vários rios da grande bacia amazônica e as chuvas torrenciais que, em grande parte do ano, impedem completamente as obras de terraplenagem e de pavimentação, a COMARA vem realizando um trabalho de grande relevância.

Do seu acervo de obras destacam-se as seguintes pistas, todas pavimentadas, permitindo pousos e decolagens de aeronaves modernas, inclusive a jato:

No Piauí: Teresina, Floriano e Parnaíba;
No Maranhão: Carolina;
No Pará: Marabá e Santarém;
No Território Federal do Amapá: Macapá, Amapá e Oiapoque;
No Amazonas: Tabatinga, Tefé, Japurá, Estirão do Equador, Palmeira, Cucuí e Parintins;
No Território Federal de Rondônia: Porto Velho;
No Território Federal de Roraima: Boa Vista, Bonfim, Normandia e Marco BV-8.

Inúmeras outras pistas, em toda a Amazônia, ainda em terra, são, também, realizações dessa Comissão. Apenas como exemplo, citam-se as seguintes:

No Amazonas: Barcelos, Tupuruquara, São Gabriel da Cachoeira (Uapés), Iauaretê, Pari-Cachoeira, Taracuá, Moura, Itacoatiara, Humaitá, Manicoré, etc.

No Território Federal de Rondônia: Guajará-Mirim, Forte Príncipe da Beira e Vila Rondônia.

Para a execução desse trabalho pioneiro e de fundamental importância para a região, a COMARA conta com técnicos civis e militares qualificados, além de uma variada quantidade de máquinas e usinas de asfalto.

PLANO DIRETOR

O Plano Diretor de Aeroportos na Amazônia considera, entre outros, os seguintes fatores:

a. Apoio às populações da fronteira, especialmente aos destacamentos do Exército;

b. Preferência para o lado oeste da Bacia Amazônica, onde os outros meios de transporte são mais difíceis, em face das longas distâncias e dos regimes das águas;

c. Aproveitamento de localidades próximas a aeroportos de grande movimento, com probabilidade de servirem como alternativas, em caso de mau tempo;

d. Segurança de vôo, pela construção de pistas nas rotas, com separação de 300 km;

e. Aproveitamento dos eixos de maior densidade demográfica e maior desenvolvimento econômico.

Além da presença constante nos céus da Amazônia com os seus Hércules, Búfalos, Bandeirantes e Catalinas, a FAB está presente também com tratores, patrols e "moto-scrapers", abrindo as pistas de pouso e levando a civilização a locais até então desconhecidos.

Os homens da FAB escrevem na Amazônia uma das páginas de ouro da História brasileira deste século.

CUCUI — AM

ESTIRAO DO EQUADOR — AM

FORTE PRINCIPE DA BEIRA — RO

JAPURA — AM

PALMEIRAS — AM

TABATINGA — AM